



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Poznaniu

LPO.410.3.2.2024

Pan  
Marek Woźniak  
Marszałek Województwa Wielkopolskiego

Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego  
w Poznaniu  
al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/018 – Oznakowanie dróg publicznych

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań <sup>1</sup>
Kierownik jednostki kontrolowanej	Marek Woźniak, Marszałek Województwa Wielkopolskiego <sup>2</sup> , od października 2005 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem. 2. Prawdliwość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.
Okres objęty kontrolą	Lata 2022-2024 (do czasu zakończenia czynności kontrolnych) <sup>3</sup>
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>4</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontrolerzy	1. Tomasz Otworowski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/016/2024 z 15 stycznia 2024 r. 2. Ewa Czyżewska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/017/2024 z 15 stycznia 2024 r. 3. Renata Robińska, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LPO/032/2024 z 28 lutego 2024 r.

(akta kontroli str. 1-5, 1233-1234)

<sup>1</sup> Dalej: Urząd lub UMWW.

<sup>2</sup> Dalej: Marszałek. W świetle treści regulaminu organizacyjnego Urzędu, Departament Infrastruktury realizujący zadania objęte niniejszą kontrolą był nadzorowany przez Wicemarszałka Wojciecha Jankowiaka (dalej: Wicemarszałek).

<sup>3</sup> Z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli będą miały znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623 (dalej: ustawa o NIK).

## II. Ocena ogólna<sup>5</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

W kontrolowanym okresie, spośród katalogu zadań organu zarządzającego ruchem, zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczególnych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>6</sup> Marszałek, przy pomocy podległego sobie urzędu, realizował tylko jedno zadanie, tj. zatwierdzał organizację ruchu na podstawie złożonych projektów organizacji ruchu. Pozostałe z tych zadań realizował Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu<sup>7</sup>, któremu Sejmik Województwa Wielkopolskiego<sup>8</sup> powierzył zarządzanie ruchem na drogach wojewódzkich. NIK negatywnie ocenia przyjęte rozwiązanie organizacyjne, gdyż stało ono w sprzeczności z art. 10 ust. 4 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>9</sup> przypisującym kompetencje w zakresie zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich wyłącznie marszałkowi województwa.

Marszałek określił sieć dróg wojewódzkich, dla których był organem zarządzającym ruchem, przy czym zatwierdzoną organizację ruchu posiadało 73% z tych dróg, podczas gdy art. 10 ust. 10b Prawa o ruchu drogowym stanowi, że ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu.

Wpływające do zatwierdzenia projekty organizacji ruchu Marszałek zatwierdzał bez zbędnej zwłoki. Sprawując nadzór nad WZDW nie zapewnił on jednak w pełni prawidłowego wykonywania zadań organu zarządzającego ruchem, gdyż stwierdzono przypadki braków i błędnych danych w ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, a także przypadki niewłaściwego dokumentowania przeprowadzonych kontroli określonych w § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

Oględziny 10 odcinków dróg wojewódzkich wykazały, że organizacja ruchu na pięciu odcinkach była zgodna z zatwierdzonymi i wprowadzonymi organizacjami ruchu oraz przepisami Prawa o ruchu drogowym i rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych<sup>10</sup>. Natomiast na pięciu odcinkach, poddanych oględzinom, stwierdzono nieprawidłowości polegające na zlokalizowaniu w terenie znaków nieprzewidzianych w stałej organizacji ruchu (dalej: SOR), nieumiejęściwym znaków przewidzianych w SOR, bądź odmiennej lokalizacji znaków niż określona w zatwierdzonych organizacjach ruchu. Ponadto stwierdzono jeden przypadek niewłaściwego stanu technicznego znaku, który w trakcie kontroli NIK został naprawiony. Nie stwierdzono przypadków, w których zastosowane oznakowanie byłoby nieczytelne i wymagałoby nadmiernego skupienia uwagi kierowcy w celu jej odczytania.

<sup>5</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>6</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 784; dalej: rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem.

<sup>7</sup> Dalej: WZDW.

<sup>8</sup> Uchwała Nr VII/23/99 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 stycznia 1999 r. w sprawie: utworzenia jednostki budżetowej – Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu.

<sup>9</sup> Dz.U. z 2023 r., poz. 1047 ze zm.; dalej: Prawo o ruchu drogowym

<sup>10</sup> Dz. U. z 2019 r., poz. 2310, dalej: rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Realizacja zadań organu zarządzającego ruchem drogowym.

Opis stanu  
faktycznego

1.1. Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym UMWW<sup>11</sup>, zadania w zakresie drogownictwa, ruchu drogowego i bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizował Departament Infrastruktury<sup>12</sup>, m.in. poprzez sprawowanie nadzoru nad Wielkopolskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Poznaniu oraz kontrolę spraw dotyczących zarządzania ruchem drogowym na drogach wojewódzkich. Komórcę organizacyjnej DI – Oddziałowi Dróg Wojewódzkich i Planów Energetycznych<sup>13</sup>, powierzono zarządzanie ruchem na drogach wojewódzkich poprzez: sprawowanie nadzoru nad działalnością WZDW w sprawach związanych z organizacją ruchu na drogach wojewódzkich, gromadzenie zawiadomień dotyczących zmiany organizacji ruchu, inicjowanie organizacji ruchu zmierzającej do poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach wojewódzkich i współdziałanie w tym zakresie z organami samorządu województwa, przedstawianie do podpisu Marszałkowi materiałów dotyczących organizacji ruchu, zezwoleń na wykorzystanie dróg w sposób szczególny, opracowywanie lub udział w opracowywaniu studiów i analiz dotyczących infrastruktury drogowej oraz kontrolę spraw dotyczących zarządzania ruchem drogowym. Zadania te realizowało trzech pracowników DI, którzy posiadali wykształcenie wyższe (jedna osoba posiadała wykształcenie wyższe techniczne) i podnosili swoje kwalifikacje poprzez udział w specjalistycznych szkoleniach<sup>14</sup>.

Pozostałe zadania organu zarządzającego ruchem, wymienione w § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, nie zostały wprost określone w Regulaminie Organizacyjnym UMWW oraz w zakresach obowiązków pracowników Urzędu<sup>15</sup>.

(akta kontroli str. 6-43, 47-62)

Sejmik Województwa Wielkopolskiego, uchwałą Nr VII/23/99 z 25 stycznia 1999 r., utworzył jednostkę budżetową – Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu. Zgodnie z tą uchwałą, przedmiotem działania WZDW było planowanie, utrzymanie, modernizacja, budowa i ochrona dróg wojewódzkich na terenie województwa wielkopolskiego oraz zarządzanie ruchem na drogach wojewódzkich.

Uchwałą Sejmiku Województwa Wielkopolskiego Nr VIII/74/07 z 23 kwietnia 2007 r. przyjęto Statut WZDW<sup>16</sup>, zgodnie z którym Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu jest wojewódzką samorządową jednostką organizacyjną, przy pomocy której:

- Zarząd Województwa Wielkopolskiego wykonuje obowiązki zarządcy dróg wojewódzkich,
- Marszałek Województwa Wielkopolskiego zarządza ruchem na drogach wojewódzkich.

(akta kontroli str. 63-74)

Zgodnie ze Statutem i Regulaminem Organizacyjnym<sup>17</sup>, WZDW pełnił jednocześnie funkcję zarządcy dróg wojewódzkich oraz zarządzał ruchem na tych drogach. Wydział

<sup>11</sup> Uchwała nr 5314/2018 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z 18 maja 2018 r. w sprawie ustalenia Regulaminu Organizacyjnego UMWW w Poznaniu.

<sup>12</sup> Dalej: DI.

<sup>13</sup> Zarządzeniem nr 39/2018 MWW z 20 lipca 2018 r. w sprawie zatwierdzenia Regulaminu Organizacyjnego Departamentu Infrastruktury UMWW w Poznaniu.

<sup>14</sup> M.in.: „Zarządzanie Ruchem Drogowym oraz Sprawowanie Nadzoru Teoria i Praktyka. Wybrane Aspekty Zarządzania Drogą”. „Oznakowanie poziome dróg ze szczególnym/kompleksowym uwzględnieniem przejść dla pieszych oraz dróg i ścieżek rowerowych”, „Stosowanie inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego”.

<sup>15</sup> Tj. nie wymieniono tam zadań związanych m. in. z rozpatrywaniem projektów organizacji ruchu, opracowywaniem lub zlecaniem do opracowania projektów organizacji ruchu uwzględniających wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu, przekazaniem zatwierdzonych organizacji ruchu do realizacji, przechowywaniem projektów organizacji ruchu i prowadzeniem ich ewidencji, opiniowaniem geometrii drogi w projektach budowlanych, przeprowadzaniem kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu.

<sup>16</sup> Dalej: Statut.

<sup>17</sup> Uchwała nr 909/2019 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z 27 czerwca 2019 r. w sprawie zatwierdzenia Regulaminu Organizacyjnego WZDW w Poznaniu.

Utrzymania Dróg<sup>18</sup>, jako jedna z komórek organizacyjnych WZDW, posiadał w zakresie swoich obowiązków m.in.: sprawdzanie i przygotowywanie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu, prowadzenie spraw związanych z wprowadzaniem ograniczeń lub zamykaniem dróg dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa lub mienia, przeprowadzanie kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych i urządzeń sygnalizacji, przeprowadzanie kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów stałych zmian organizacji ruchu na drogach wojewódzkich oraz kontroli czasowych zmian w organizacji ruchu związanych z remontem, przebudową lub modernizacją dróg wojewódzkich.

Marszałek realizował wyłącznie jedno z ośmiu zadań organu zarządzającego ruchem, wymienionych w § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. dotyczące zatwierdzania organizacji ruchu na podstawie złożonych projektów organizacji ruchu, co zostało szerzej opisane w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 75-104)

W Urzędzie nie wprowadzono odrębnych procedur w zakresie zatwierdzania projektów organizacji ruchu. Wnioski w tym zakresie można było składać, w formie papierowej do UMWW i WZDW lub elektronicznie za pośrednictwem skrzynki ePUAP oraz na adres poczty internetowej<sup>19</sup>. Jak wyjaśniła Dyrektor Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego<sup>20</sup>, ze względu na zasoby kadrowe i techniczne, wnioski w zakresie powyższych projektów były rozpatrywane przez WUD w WZDW. W ramach usprawnienia procedury dotyczącej obsługi składanych wniosków w zakresie projektów stałej i czasowej organizacji ruchu, wprowadzono materiały dostępne na stronie internetowej WZDW<sup>21</sup>, w tym: Wniosek o zatwierdzenie organizacji ruchu, Zawiadomienie o wprowadzeniu zmiany organizacji ruchu, Zawiadomienie o wprowadzeniu zmiany organizacji ruchu - projekty uproszczone oraz Wytyczne do zastosowania przy projektowaniu i wprowadzaniu tymczasowych organizacji ruchu na drogach wojewódzkich.

(akta kontroli str. 1106-1107)

1.2. Według stanu na 1 marca 2024 r. Marszałkowi, jako organowi zarządzającemu ruchem, podlegały 83 drogi o łącznej długości 2 734,453 km. Uchwałą Sejmiku Województwa Wielkopolskiego Nr XIII/244/19 z 3 grudnia 2019 r.<sup>22</sup> ustalono przebieg 85<sup>23</sup> istniejących dróg wojewódzkich na terenie województwa wielkopolskiego. Jak wyjaśniła Dyrektor DI, Wicemarszałek 30 stycznia 2024 r. zwrócił się do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad<sup>24</sup>, z wnioskiem o zmianę Załącznika do Zarządzenia nr 4 GDDKiA z 31 stycznia 2023 r. w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim<sup>25</sup>, w przedmiocie zmian nazw dróg w wykazie dróg wojewódzkich. Dyrektor dodała, że po zmianie przedmiotowego załącznika<sup>26</sup>, Marszałek przystąpi do aktualizacji uchwały w sprawie ustalenia przebiegu istniejących dróg wojewódzkich na terenie województwa wielkopolskiego.

(akta kontroli str. 105, 108-130, 1127)

Badanie pięciu granicznych odcinków dróg<sup>27</sup> wykazało, że granice sieci dróg wojewódzkich, dla których organem zarządzającym był Marszałek, zostały

<sup>18</sup> Dalej: WUD.

<sup>19</sup> e-mail: organizacjaruchu@umww.pl

<sup>20</sup> Dalej: Dyrektor DI.

<sup>21</sup> <https://wzdw.pl/bip/zalatw-sprawe/stala-czasowa-organizacja-ruchu>

<sup>22</sup> Dz. Urz. Woj. Wielk. z 3 grudnia 2019 r., Poz. 10159

<sup>23</sup> W tym DW 433 leżąca w granicach administracyjnych Miasta Poznania, dla której organem zarządzającym ruchem był Prezydent Miasta, a w pozycji 85. została wymieniona dawna droga krajowa nr 5, która obecnie jest w przebiegu drogi DW 194.

<sup>24</sup> Dalej: GDDKiA.

<sup>25</sup> Dz. Urz. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z 31 stycznia 2023 r., Poz. 4.

<sup>26</sup> W tym zmiana przebiegu DW 194.

<sup>27</sup> Odcinki dróg wojewódzkich graniczących z Miastem Poznań: DW 194, 196, 307, 311 i 430.

precyzyjnie określone i stykały się bezpośrednio z drogami, na których organizację ruchu ustalił inny organ zarządzający ruchem.

(akta kontroli str. 106-107)

Generalny Dyrektor DKiA nie powierzył Marszałkowi zarządzania ruchem na drogach krajowych.

(akta kontroli str. 1126)

Wg stanu na 1 marca 2024 r. sieć dróg wojewódzkich z ustaloną i wprowadzona stała organizacja ruchu obejmowała drogi o łącznej długości 1.987,45 km, co stanowiło 73% całej sieci dróg, na której Marszałek zarządzał ruchem i zostało szerzej opisane w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli str. 105, 108-113, 1103)

Ewidencja zatwierdzonych stałych i czasowych projektów organizacji ruchu<sup>28</sup> na podległych Marszałkowi drogach, prowadzona była przez WZDW. W latach objętych kontrolą (do 1 marca 2024 r.) Marszałek zatwierdził łącznie 714 projektów stałej organizacji ruchu, z czego: 298 w 2022 r., 357 w 2023 r. i 59 w 2024 r. (do 1 marca) oraz 2 483 projektów czasowej organizacji ruchu<sup>29</sup>, z czego: 1 156 w 2022 r., 1 178 w 2023 r. i 149 w 2024 r. (do 1 marca).

(akta kontroli str. 137-259, 1218)

W ewidencji za 2022 r. ujęto projekty organizacji ruchu zatwierdzone w 2023 r., a w ewidencji za 2023 r. ujęto projekty zatwierdzone w 2024 r. Jak wyjaśniła Dyrektor DI, *rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem nie narzuca prowadzenia ewidencji z podziałem na lata oraz nie określa, czy projekty, które wpłynęły do zatwierdzenia pod koniec danego roku, a są zatwierdzane w roku następnym, mają znaleźć się w ewidencji projektów za rok poprzedni, czy za rok bieżący. W związku z tym, prowadząc ewidencję przyjęto zasadę, że jeżeli wniosek o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu wpłynął w danym roku kalendarzowym, to kolejny numer w ewidencji nadawano mu dla danego roku.*

(akta kontroli str. 147-148, 160-161, 202-204, 253-256, 1155)

Ewidencja prowadzona była według układu określonego w § 9 ust. 2 pkt 1-7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Nie wszystkie dane w ewidencji były kompletne, o czym szerzej w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli ewidencja 137-259)

W ewidencji terminy utraty ważności zatwierdzonych projektów organizacji ruchu podawano w sporadycznych przypadkach<sup>30</sup>, gdyż jak wyjaśniła Dyrektor DI, *nie było obowiązku wykazywania tych danych.* Zgodnie z § 12 ust.1 rozporządzenia i zgodnie z treścią zatwierdzenia projektu przez Marszałka, jednostka wprowadzająca organizację ruchu miała obowiązek zawiadamiania pisemnie organu zarządzającego ruchem, zarządu drogi oraz komendanta wojewódzkiego policji o jej wprowadzeniu, a w przypadku braku zawiadomienia na co najmniej 7 dni przed terminem jej wprowadzenia, zatwierdzony projekt tracił ważność. Dyrektor DI wyjaśniła, że *wiedza o projektach, które utraciły ważność, była dostępna na podstawie otrzymywanych zawiadomień. Organizacja ruchu nie mogła być zatem wprowadzona na podstawie nieważnego projektu, co było również kontrolowane przez jednostki terenowe WZDW, tj. Rejony Dróg Wojewódzkich<sup>31</sup>, podczas wydawania decyzji na zajęcie pasa drogowego.*

(akta kontroli str. 1119, 1146)

Z informacji uzyskanych od Zastępcy Dyrektora ds. Technicznych WZDW wynika, że w latach objętych kontrolą zarząd drogi nie poniósł kosztów na sporządzenie

<sup>28</sup> Dalej: ewidencja.

<sup>29</sup> Dalej: COR.

<sup>30</sup> W 2022 r. wykazano w ewidencji SOR 9 projektów organizacji ruchu, które utraciły ważność.

<sup>31</sup> Dalej: RDW.

projektów organizacji ruchu, które nie zostały wdrożone ze względu na utratę ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 1177)

Na podstawie badania pięciu nieaktualnych stałych projektów organizacji ruchu, które zostały zastąpione nowymi organizacjami ruchu oraz pięciu czasowych projektów organizacji ruchu, które zostały już wprowadzone i przywrócono stałą organizację ustalono, że projekty te były przechowywane przez WZDW zgodnie z terminem określonym w § 9 ust. 3 i 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. co najmniej dwa lata po ich zastąpieniu.

(akta kontroli str. 1219)

1.3. W latach objętych kontrolą (do 1 marca 2024 r.) do UMWW i WZDW wpłynęło łącznie 825 wniosków o zatwierdzenie projektów stałej organizacji ruchu, z czego 360 w 2022 r., 409 w 2023 r. i 56 w 2024 (do 1 marca) oraz 2 751 projektów czasowej organizacji ruchu z czego 1 260 w 2022 r., 1 315 w 2023 r. i 176 w 2024 r. (do 1 marca).

(akta kontroli str. 1102)

W latach 2022-2023 około 96% SOR (odpowiednio 320 i 340 projektów) i 99% COR (odpowiednio 1 182 i 1 209 projektów) zostało zatwierdzonych w terminie do trzech miesięcy od momentu złożenia wniosku. Rozpatrywanie projektów i ich zatwierdzanie w terminie trzech do sześciu miesięcy od wpływu wniosku, było sporadyczne i kształtowało się następująco: 7 SOR (2%) w 2022 r., 15 SOR (4%) w 2023 r., 7 COR (0,6%) w 2022 r., 12 COR (1%) w 2023 r. Natomiast po upływie sześciu miesięcy, Marszałek zatwierdził tylko 3 SOR w 2022 r. (1%), 1 SOR w 2023 r. (0,3%) i 1 COR w 2022 r. (0,08%). W 2024 r. 100% projektów stałej i czasowej organizacji ruchu zostało zatwierdzonych w terminie do trzech miesięcy od momentu złożenia wniosku (28 SOR i 72 COR).

(akta kontroli str. 260-344, 1218)

W trzech przypadkach najdłużej procedowanych spraw<sup>32</sup> (tj. 300, 260 i 219 dni) stwierdzono, że długi termin ich załatwienia wynikał z konieczności uzupełnienia projektów przez projektantów, bądź dostarczenia wymaganej opinii i nie zależał od organu zatwierdzającego te projekty.

(akta kontroli str. 265, 267, 309, 1138, 1221-1232)

1.4. Z zatwierdzonych w kontrolowanym okresie projektów organizacji ruchu, tj. 1620 w 2022 r., 1724 w 2023 r. i 232 w 2024 r. (do 1 marca) bez zmian zatwierdzono odpowiednio 882, 912 i 118 projektów, natomiast po wprowadzeniu zmian lub wpisaniu uwag zatwierdzono odpowiednio 602, 606 i 94 projekty. W okresie objętym kontrolą nie odrzucono żadnego projektu organizacji ruchu, natomiast w celu wprowadzenia poprawek odesłano 111 w 2022 r., 157 w 2023 r. i 26 w 2024 (do 1 marca).

(akta kontroli str. 1102)

W okresie objętym kontrolą Marszałek, w toku zatwierdzania projektów organizacji ruchu, nie korzystał z możliwości określonych w § 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. w celu szczegółowego rozpatrzenia wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektem, nie powoływał komisji z udziałem przedstawicieli Policji oraz zarządu drogi oraz nie zasięgał opinii rzeczoznawców (biegłych) w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo i środowisko.

(akta kontroli str. 1103)

<sup>32</sup> Dotyczy spraw: 4211-1292/22, 4201-268/22 i 4201-363/22.

Na podstawie 27<sup>33</sup> projektów organizacji ruchu rozpatrywanych przez WZDW ustalono, że najczęstszymi przyczynami odsyłania projektów w celu wprowadzenia poprawek było niekompletne zinventaryzowanie istniejącego oznakowania, braki w opisie technicznym dotyczące charakterystyki drogi i ruchu na drodze oraz opisu występujących zagrożeń i utrudnień, niezastosowanie odpowiednich znaków i zabezpieczeń oraz nieprzedłożenie opinii odpowiednich organów.

(akta kontroli str. 474-484)

1.5. W latach 2022-2024 (do zakończenia kontroli) Marszałek nie sporządzał z własnej inicjatywy projektów organizacji ruchu. Jak wyjaśniła Dyrektor DI, ze *względów funkcjonalnych i organizacyjnych opracowaniem lub zlecaniem projektów organizacji ruchu zajmuje się WZDW*. Kontynuując Dyrektor DI dodała, że *za projekty „z własnej inicjatywy” uważa się projekty wykonane np. po objazdach dróg wojewódzkich przy których wykryto nieprawidłowości lub wykonane przez rejony dróg wojewódzkich<sup>34</sup> po własnych objazdach, a nie wlicza się do nich projektów wykonanych na wniosek podmiotów zewnętrznych ani też projektów związanych z przebudową, budową lub remontem drogi*.

(akta kontroli str. 1127, 1135)

WZDW (oraz jego jednostki terenowe RDW) z własnej inicjatywy opracował lub zlecił 41 projektów stałej organizacji ruchu w 2022 r., 43 projekty w 2023 r. oraz 13 projektów w 2024 r. (do 19 marca). Większość<sup>35</sup> tych projektów została opracowana własnymi siłami przez pracowników WZDW lub jednostek terenowych, natomiast koszt wykonania zlecanych projektów wyniósł: 2 460 zł (2 projekty) w 2022 r., 76 137 zł (15 projektów) w 2023 r. oraz 17 108 zł (13 projektów) w 2024 r. (do 19 marca). Zastępca Dyrektora ds. Technicznych WZDW podał, że *projekty zlecane i opracowywane z własnej inicjatywy, dotyczyły sytuacji, w których podczas objazdów dróg, zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, stwierdzono konieczność wprowadzenia zmian w organizacji ruchu np. dostosowanie prędkości na przejściach dla pieszych do obecnie obowiązujących przepisów itp*. Dodał, że *WZDW nie prowadzi statystyk dotyczących kosztów wprowadzenia poszczególnych projektów do realizacji, gdyż znaki ustawiane są siłami własnymi przez pracowników Obwodów Drogowych, a koszt realizacji projektu to koszt znaków, które kupowane są zgodnie z zapotrzebowaniem dla całej sieci dróg wojewódzkich w drodze przetargu*.

W okresie objętym kontrolą WZDW wykonywało lub zlecało także projekty zmiany stałej organizacji ruchu na wnioski samorządów lokalnych, mieszkańców, policji czy nadleśnictw. W 2022 r. zlecono lub wykonano 56 takich projektów, w 2023 r. – 49, a w 2024 r. (do 19 marca) – cztery.

(akta kontroli str. 461-471, 473)

W okresie objętym kontrolą WZDW przygotował dwie roczne analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. za 2021 r. i 2022 r. Ponadto, w 2022 r. WZDW zlecił jedną analizę dotyczącą organizacji ruchu na skrzyżowaniu w Komornikach. Roczne analizy zostały przygotowane na podstawie informacji zasięgniętych między innymi z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Poznaniu oraz raportów Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o stanie BRD. Ujęto w nich, oprócz statystyk opisujących stan bezpieczeństwa na drogach województwa wielkopolskiego, działania podjęte przez WZDW w danym roku na rzecz poprawy BRD, jak np. przebudowa/budowa drogi, chodników, ścieżek rowerowych czy ciągów pieszo-rowerowych, instalacja sygnalizacji świetlnej, odnowa oznakowania poziomego. Analizy te nie zawierały wniosków w zakresie wprowadzania zmian organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 345-416, 1120)

<sup>33</sup> Próba objęto po cztery projekty stałej organizacji ruchu z lat 2022-2023 oraz siedem projektów czasowej organizacji ruchu z 2022 r. i 12 takich projektów z 2023 r.

<sup>34</sup> Dalej: RDW.

<sup>35</sup> W 2022 r. – 39, a w 2023 r. – 38.



Do Urzędu corocznie wpływały wnioski kierowane między innymi przez jednostki samorządu terytorialnego, parlamentarzystów oraz radnych w sprawie poprawy BRD na drogach wojewódzkich. Wnioski te dotyczyły głównie potrzeb w zakresie budowy/przebudowy dróg, ścieżek rowerowych, chodników, remontów nawierzchni, sygnalizacji świetlnej. W 2022 r. do DI wpłynęły 72 wnioski dotyczące poprawy bezpieczeństwa na drogach, w 2023 r. 57, a w 2024 r. (do 15 marca) dziewięć. Dyrektor DI podała, że *każdorazowo wnioski te są poddawane analizie i kierowane do WZDW w celu zaopiniowania, a następnie na podstawie posiadanej opinii, a także uwzględniając konkluzje wynikające z ewentualnych przeprowadzonych spotkań z przedstawicielami gmin i powiatów udzielane są odpowiedzi*. Dodała również, że *jeśli wnioski zostaną uznane za zasadne wpisywane są do wewnętrznych rejestrów potrzeb i wykonywane w kolejnych latach w miarę posiadanych środków*.

(akta kontroli str. 417-459, 1135)

1.6. Zasady przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu stałej organizacji ruchu (§ 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem) oraz kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach wojewódzkich<sup>36</sup> (w § 12 ust. 5 rozporządzenia), zostały uregulowane w Zarządzeniu nr 1/2004 Dyrektora WZDW z 15 marca 2004 r.<sup>37</sup> Zgodnie z tym Zarządzeniem, kontrole prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków na drogach powinny być przeprowadzane na podstawie zatwierdzonego przez Dyrektora WZDW harmonogramu<sup>38</sup> oraz powinny zakończyć się protokołem z kontroli. Kontrole powinny być przeprowadzane na wszystkich drogach, na których Marszałek zarządzał ruchem i powinny obejmować ocenę zgodności istniejącego oznakowania poziomego i pionowego z rozporządzeniem w sprawie zarządzania ruchem i zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu wprowadzonymi w okresie od ostatniej kontroli oraz stan wykonania zaleceń z poprzedniej kontroli wraz z podaniem informacji o usunięciu usterek lub przyczynie ich niewykonania.

Natomiast zgodnie z powyższym Zarządzeniem, kontroli wykonania zadań technicznych należy dokonać poprzez odbiór oznakowania i jego zgodności z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu w terminie 14 dni od wykonania oznakowania i należy sporządzić z nich protokół odbioru z określeniem terminu wprowadzenia zmian oraz podaniem daty i nr-u zatwierdzenia projektu.

(akta kontroli str. 595-596, 791-793)

Kontrole wykonania zadań technicznych przeprowadzali pracownicy RDW, a w przypadku inwestycji prowadzonych przez WZDW inspektorzy nadzoru oraz kierownicy projektów z Wydziału Realizacji Inwestycji WZDW.

(akta kontroli str. 597-622, 623-731, 1126)

Dla wszystkich 195 projektów stałych organizacji ruchu, zatwierdzonych w 2022 r. i wprowadzonych do realizacji oraz 194 w 2023 r., przeprowadzono kontrole wykonania zadań technicznych.

(akta kontroli str. 594)

Kontrole wykonania zadań technicznych sporządzane przez RDW dokumentowane były w formie tabelarycznych zestawień, uwzględniających dane o wprowadzonych na ich terenie zmianach organizacji ruchu w ujęciu miesięcznym. Na podstawie szczegółowego badania 20 protokołów z powyższych kontroli<sup>39</sup> ustalono, że zostały one wykonane w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu (zgodnie

<sup>36</sup> Dalej: kontrola prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych.

<sup>37</sup> W sprawie kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, dźwiękowej, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów stałych zmian organizacji ruchu na drogach wojewódzkich

<sup>38</sup> Który, w toku kontroli NIK, został przedłożony kontrolerom.

<sup>39</sup> Po 10 kontroli dot. stałych organizacji ruchu zatwierdzonych w 2022 r. i w 2023 r.

z § 12 ust. 3 rozporządzenia) a w protokołach nie sformułowano uwag ani wniosków pokontrolnych. W trzech przypadkach kontrole te zostały przeprowadzone niezgodnie z obowiązującym Zarządzeniem nr 1/2004 Dyrektora WZDW, o czym szerzej w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 597-622, 1127, 1139-1140)

W kontrolowanym okresie wpłynęło 1 260 wniosków w 2022 r., 1 315 w 2023 r. i 176 w 2024 r. (do 1 marca) o zatwierdzenie projektów czasowej organizacji ruchu. Dyrektor DI wyjaśniła, że *zarządca drogi dokonuje kontroli wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz przywrócenia stałej organizacji ruchu. W tym celu, RDW sporządzają protokoły przekazania odcinka pasa drogowego drogi wojewódzkiej, sprawdzając przy tym zgodność wprowadzonej czasowej organizacji ruchu oraz dokonują odbioru pasa drogowego po zakończonych robotach, potwierdzając w protokole przywrócenie organizacji ruchu.*

Badaniem kontrolnym objęto losową próbę 50<sup>40</sup> zatwierdzonych i wprowadzonych projektów czasowej organizacji ruchu. Analiza przedstawionej dokumentacji wykazała, że RDW protokolarnie przekazywały i odbierały odcinki pasa drogowego drogi wojewódzkiej, a w protokołach odnotowywano wprowadzenie czasowej organizacji ruchu oraz przywrócenie stałej organizacji ruchu. W przypadkach gdy nie była pobierana opłata za zajęcie pasa drogowego sporządzano protokół zdawczo-odbiorczy oznakowania.

(akta kontroli str. 489-593, 1102, 1134)

Tymczasowe ograniczenia lub zakazy ruchu na drogach wojewódzkich, jak wynika z wyjaśnień udzielonych przez Dyrektora DI, rejestrowane były w dzienniku nieprzejezdności dróg, prowadzonym przez WZDW. W 2022 r. zarejestrowano 12 takich zdarzeń, w 2023 r. – cztery, a w roku 2024 (do 4 marca) – dwa związane z wypadkami oraz 11 zdarzeń związanych ze strajkiem rolników. Dyrektor DI podała, że *nie wprowadzono w tym zakresie żadnych procedur, a sytuacje te dotyczą przypadków np. rozlanego oleju na drodze czy wypadku drogowego, gdy Policja na bieżąco ręcznie kieruje ruchem i prowadzi objazdy bez konieczności wprowadzenia dodatkowego oznakowania na drogach.*

(akta kontroli pismo str. 489, 1126)

Kontrole prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych były wykonywane przez pracowników WZDW<sup>41</sup>, z prawidłową częstotliwością, co najmniej raz na pół roku, w okresie wiosennym i jesienno-zimowym (18 kontroli w 2022 r. i 18 kontroli w 2023 r.), przy czym protokoły z kontroli jesień-zima 2023 zostały dostarczone kontrolerom dopiero w kwietniu 2024 r. (cztery protokoły<sup>42</sup> nie zawierały zaleceń pokontrolnych).

Jak wyjaśniła Dyrektor DI, *pracownicy WZDW dokonali kontroli w trakcie objazdu jesienno-zimowego w 2023 r., lecz z uwagi na inne obowiązki służbowe, kontrolujący nie zdążyli wykonać wszystkich protokołów z objazdu. Protokoły te zostały przedłożone w trakcie trwania kontroli.*

(akta kontroli str. 1126-1127, 791-1064)

Pracownicy WZDW przeprowadzali kontrole prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych przy udziale pracowników RDW, którzy informowali o realizacji zaleceń pokontrolnych z poprzednich kontroli. Protokoły zawierały zalecenia pokontrolne dotyczące usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, a także informacje o konieczności poinformowania WZDW przez kierowników RDW, o podjętych i planowanych działaniach. W przekazywanych do WZDW odpowiedziach, kierownicy RDW informowali o postępie w realizacji wniosków pokontrolnych.

<sup>40</sup> Po 25 zatwierdzonych projektów czasowej organizacji ruchu z 2022 i 2023 roku.

<sup>41</sup> Pracownicy WZDW przeprowadzali kontrole z podziałem na obszary danego RDW - jedna kontrola obejmowała drogi danego Rejonu: co pół roku dokonywano dziewięciu kontroli.

<sup>42</sup> Dot.: RDW Szamotuły, Kościan, Czarnków i Nowy Tomysł.

(akta kontroli str. 791-1064, 1152)

W protokołach z powyższych kontroli, tylko w sporadycznych przypadkach powtórzyły się wnioski dotyczące usterek i nieprawidłowości na tych samych odcinkach i kilometrażach dróg. Jedynie w czasie objazdu jesienno-zimowego w 2023 r. powtórzyły się te same zalecenia w rejonie RDW Kościan (jeden przekrzywiony znak), RDW Konin (słabo czytelne dwa znaki) oraz RDW Nowy Tomyśl (13 uchybień do poprawy), ale po poprzedniej kontroli wiosną 2023 r. kierownik RDW Nowy Tomyśl poinformował WZDW, że wszelkie niedociągnięcia dot. oznakowania pionowego i poziomego zostaną wykonane w 2024 r. w po wyłonieniu wykonawcy w drodze przetargu.

(akta kontroli str. 802-805, 806-809, 810-812)

Kontrole oznakowania nie były wykonywane przez pracowników WZDW w godzinach nocnych.

(akta kontroli str. 1155)

W latach objętych kontrolą, w ramach nadzoru nad WZDW w sprawach związanych z organizacją ruchu, DI przeprowadzał kontrole w zakresie zgodności organizacji ruchu na drogach wojewódzkich z zatwierdzonymi projektami, z częstotliwością raz na kwartał, z wyłączeniem pierwszego kwartału. W latach 2022-2023 pracownicy DI przeprowadzili sześć kontroli (z udziałem pracowników WZDW i RDW), w czasie których skontrolowali łącznie 91 projektów stałej organizacji ruchu. W czasie kontroli w czerwcu 2022 r. stwierdzono brak oznakowania przejścia dla pieszych (znak poziomy P-10), który na dzień sporządzenia protokołu został uzupełniony, natomiast w czasie kontroli w listopadzie 2022 r. stwierdzono nieaktywne znaki D-6 (przejście dla pieszych) z lampami pulsującymi U-35 z uwagi na brak doprowadzenia źródła zasilania. Z ustaleń kontroli wynikało, że do zapewnienia przyłącza zobowiązał się samorząd lokalny do końca 2022 r. W pozostałych przypadkach pracownicy DI nie stwierdzili nieprawidłowości.

Ponadto, jak wyjaśniła Dyrektor DI, *w przypadku wpłynięcia skarg na wprowadzoną organizację ruchu dopuszcza się przeprowadzanie kontroli doraźnych, ale w latach objętych kontrolą nie było takiej potrzeby.*

(akta kontroli str. 1065-1097, 1134-1135)

Z uzyskanych w toku kontroli informacji od Wojewody Wielkopolskiego<sup>43</sup>, sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich na podstawie art. 10 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym ustalono, że w latach objętych kontrolą, w ramach sprawowanego nadzoru, Wojewoda dwukrotnie zwrócił się do Marszałka w celu oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. W maju 2023 r. Wojewoda zwrócił się do Marszałka o przekazanie dokumentacji dot. organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej<sup>44</sup> nr 181 w miejscowości Wrzeszczyna, a w listopadzie 2023 r. o dokumentację dot. organizacji ruchu na DW 263 w miejscowości Drzewce. W pierwszym przypadku Wojewoda negatywnie ocenił organizację ruchu na DW 181 z uwagi na brak zastosowania zasady stopniowego ograniczania prędkości oraz zastosowania znaku C-16 wraz z tabliczką podznakową o treści: „Dopuszczony ruch rowerowy”. W związku z negatywną oceną, Marszałek zmienił organizację ruchu na tym odcinku, poprzez wprowadzenie ograniczenia prędkości do 60 km/h oraz likwidację znaków C-16 z tabliczką podznakową i 10 sierpnia 2023 r. zatwierdził nowy projekt organizacji ruchu<sup>45</sup>, która została wprowadzona 24 października 2023 r. Natomiast w drugim przypadku, w zakresie zmiany granic obszaru zabudowanego, Marszałek poinformował, że zmiana organizacji ruchu obejmująca m.in. przestawienie znaków D-42<sup>46</sup> i D-43<sup>47</sup> została ujęta w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu<sup>48</sup>

<sup>43</sup> Dalej: Wojewoda.

<sup>44</sup> Dalej: DW.

<sup>45</sup> Nr 4201-183/23.

<sup>46</sup> „Obszar zabudowany”.

<sup>47</sup> „Koniec obszaru zabudowanego”.

<sup>48</sup> Nr 4201-316/23.

z 8 grudnia 2023 r., dotyczącym wzmocnienia nawierzchni jezdni DW 263 i zostanie wprowadzona przy realizacji inwestycji (termin na wprowadzenie nowej stałej organizacji ruchu to 31 grudnia 2025 r.).

Ponadto Wojewoda poinformował, że pracownicy Wydziału Infrastruktury i Rolnictwa Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu, w ramach sprawowanego nadzoru, w 2023 r. przeprowadzili serię warsztatów dot. zarządzania ruchem na drogach, a także szkolenie, którego celem było podniesienie jakości i efektywności zarządzania ruchem na drogach na terenie województwa wielkopolskiego oraz wyeliminowanie najczęściej popełnianych błędów przez organy zarządzające ruchem.

(akta kontroli str. 733-789)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Marszałek, przy pomocy podległego sobie urzędu, realizował tylko jedno spośród katalogu zadań organu zarządzającego ruchem, zawartych w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem, tj. zatwierdzał organizację ruchu na podstawie złożonych projektów, podczas gdy pozostałe z tych zadań realizowała wyodrębniona wojewódzka samorządowa jednostka organizacyjna, tj. Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu. Pomimo sprzeczności takiego rozwiązania organizacyjnego z art. 10 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym, przypisującym kompetencje w zakresie zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich wyłącznie marszałkowi województwa, Marszałek jako organ kierujący bieżącymi sprawami województwa nie podjął działań w celu zmiany tego wadliwego rozwiązania organizacyjnego.

Dyrektor DI wyjaśniła, że ze względów funkcjonalnych i organizacyjnych zadania przypisane organowi zarządzającemu ruchem, wykonywał Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich, zgodnie z nadanym mu statutem i regulaminem organizacyjnym.

(akta kontroli str. 1106)

NIK, nie polemizując ze wskazanymi przez Dyrektora DI argumentami odnoszącymi się do funkcjonalnej i organizacyjnej zasadności powierzenia WZDW większości zadań w zakresie zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich, wskazuje jednak, że pozostają one bez wpływu na prawną wadliwość przyjętego rozwiązania organizacyjnego. Sejmik Województwa, tworząc na podstawie art. 21 ust. 1 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>49</sup> jednostkę organizacyjną będącą zarządem drogi i w dalszej kolejności uchwalając jej Statut, nie miał podstaw prawnych do powierzenia tej jednostce kompetencji należących do wyłącznej właściwości organu zarządzającego ruchem, którym z mocy wyżej przywołanego przepisu Prawa o ruchu drogowym jest marszałek województwa<sup>50</sup>.

W konsekwencji przyjętego rozwiązania organizacyjnego, Marszałek, jako organ zarządzający ruchem na drogach wojewódzkich i organ sprawujący nadzór nad powołaną przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego do realizowania większości zadań organu zarządzającego ruchem wojewódzką samorządową jednostką organizacyjną (WZDW), nie zapewnił w pełni prawidłowego wykonywania zadań z tego zakresu:

- 1) Prowadzona w WZDW ewidencja projektów zatwierdzonych w latach 2022-2024 (do 1 marca) stałych i czasowych organizacji ruchu nie była kompletna i zawierała przypadki błędnych danych:
  - w 356 sprawach (na 3197) tj. 11% brakowało m.in. kilometrażu drogi lub nazwy ulicy (łącznie dla 311 SOR i 45 COR). W 2022 r. nie było uzupełnionych 138 pozycji dla SOR (42%) i 22 pozycji dla COR (2%), w 2023 r.: 173 pozycji dla

<sup>49</sup> Dz. U. z 2024 r., poz. 320

<sup>50</sup> Por. rozstrzygnięcie nadzorcze Wojewody Małopolskiego z dnia 29 stycznia 2007 r., sygn. PN.VIII.091/7/07.

- SOR (49%) i 23 pozycji dla COR (2%), a do 1 marca 2024 r. nie były uzupełnione 2 pozycje dla COR (4%),
- brakowało ciągłości w numeracji kolejno zatwierdzonych projektów (łącznie dla 23 spraw)<sup>51</sup>, pojedyncze sprawy nie były wprowadzane do ewidencji według daty zatwierdzenia projektu organizacji ruchu przez Marszałka, a rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu nie był również kompletny,
  - na podstawie szczegółowego badania 30<sup>52</sup> zatwierdzonych w latach 2022-2024 projektów organizacji ruchu (po pięć SOR i pięć COR) ustalono, że w prowadzonej ewidencji w dwóch przypadkach została błędnie wpisana data zatwierdzenia projektu organizacji ruchu, w czterech przypadkach błędnie podano termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu, a w dwóch przypadkach podano błędny przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu (dotyczy COR). Ponadto w dwóch przypadkach nie wpisano rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu. Powyższy wymóg wynikał z § 9 ust. 2 pkt 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.  
(akta kontroli str. 137-259, 1117-1118, 1218)

Jak wyjaśniła Dyrektor DI brak ciągłości w numeracji (puste numery) wynikał z faktu, że różni pracownicy WZDW uzupełniali dane w ewidencji i mogło to być skutkiem braku koordynacji między nimi. Ponadto w numeracji spraw w ewidencji pominięto numery ujętych w niej wcześniej opinii. Brak chronologii dotyczył pojedynczych przypadków i wynikał z dat wpisywanych przez Marszałków na zatwierdzeniach. Dyrektor poinformowała, że zostanie dokonany przegląd ewidencji i brakujące dane w zakresie kilometrażu lub nazwy ulicy zostaną niezwłocznie uzupełnione. Ponadto wyjaśniła, że w przypadku rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu jest on uzupełniany po otrzymaniu powiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu. Pracownicy WZDW uzupełniają dane w ewidencji na bieżąco, ale z uwagi na znaczną ilość projektów dane odnośnie rzeczywistych terminów wprowadzane są po pewnym okresie czasu.

(akta kontroli str. 1119-1120)

Dyrektor DI podała, że błędne dane dotyczące wykazania w ewidencji dat zatwierdzenia projektów organizacji ruchu, terminów wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu oraz przewidywanych terminów przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu wynikały z omyłki pisarskiej i zostały poprawione. Ponadto, w przypadku braku wpisania rzeczywistego terminu wprowadzenia organizacji ruchu uzupełniono konieczne dane w ewidencji.

(akta kontroli str. 1138-1143, 1145-1149, 1163-1168)

- 2) Gromadzona w WZDW dokumentacja przeprowadzonych kontroli określonych w § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem nie była rzetelnie sporządzana.

Trzy na 20 (15%) zbadanych kontroli wykonania zadań technicznych nie miały formy protokołów obowiązujących na mocy Zarządzenia nr 1/2004 Dyrektora WZDW. Potwierdzeniem przeprowadzonych kontroli była w tych przypadkach (wszystkie dotyczyły RWD w Nowym Tomyślu) adnotacja o wprowadzeniu organizacji w danym dniu zgodnie z projektem dokonywana na wydruku z poczty e-mailowej bądź na zatwierdzeniu stałej organizacji ruchu przez Marszałka.

Jak wyjaśniła Dyrektor DI, pracownikom RDW w Nowym Tomyślu zwrócono uwagę na niepoprawną formę protokołów z kontroli odbioru oznakowania stałego i przesłano stosowny wzór.

<sup>51</sup> Pominięto: w 2022 r. 10 SOR i 5 COR, w 2023 r. 1 SOR i 7 COR.

<sup>52</sup> Poddanych szczegółowej analizie.

(akta kontroli str. 613-615, 622, 1139)

Protokoły z kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych nie zostały sporządzone dla wszystkich dróg wojewódzkich (w protokołach z objazdu wiosną 2022 r. zabrakło czterech dróg<sup>53</sup>, jesienno-zimowego 2022 r. – czterech dróg<sup>54</sup>, a w czasie objazdu wiosną 2023 r. – siedmiu dróg<sup>55</sup>).

Jak wyjaśniła Dyrektor DI, kontrolujący przeprowadzili kontrolę wszystkich dróg wojewódzkich, a brak ich wymienienia w protokołach wynikał z faktu, że nie stwierdzili oni nieprawidłowości na tych drogach.

(akta kontroli str. 798-1064, 1152)

NIK wskazuje, że protokół przeprowadzonej kontroli (bez względu na jej rezultaty) stanowi dowód jej przeprowadzenia i tym samym wykonania obowiązku wynikającego z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem i Zarządzenia nr 1/2004 Dyrektora WZDW.

2. Marszałek nie zapewnił objęcia całości sieci drogowej, na której zarządzał ruchem, zatwierdzoną organizacją ruchu, co stało w sprzeczności z art. 10 ust. 10b Prawa o ruchu drogowym stanowiącym, że ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu, przez którą rozumie się m.in. sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wg stanu na 1 marca 2024 r. sieć dróg wojewódzkich z zatwierdzoną stałą organizacją ruchu obejmowała drogi o łącznej długości 1 987,45 km, co stanowiło 73% całej sieci dróg.

Dyrektor DI wyjaśniła, że *Samorząd Województwa Wielkopolskiego*<sup>56</sup> powstał w 1999 r. i nie otrzymał planów liniowych oznakowania i projektów organizacji ruchu, zarówno od Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych, jaki i od byłych urzędów wojewódzkich, które sprawowały wówczas zarządzanie ruchem na tych drogach. Wobec powyższego przyjęto, że zastana organizacja ruchu została wcześniej zatwierdzona przez właściwe organy i była obowiązująca. Jednocześnie WZDW rozpoczął inwentaryzację, m.in. oznakowania dróg i w tym celu (oraz w innych celach ewidencyjnych) zakupiono program komputerowy (...), który umożliwiał udokumentowanie tych danych. Obecnie WZDW posiada wykazy i opisy liniowe wszystkich dróg wojewódzkich z danymi o istniejącym oznakowaniu pionowym, a oznakowanie zinwentaryzowane jest w programie (...). Dyrektor DI dodała, że Marszałek zatwierdzał projekty zmian w istniejącej organizacji ruchu, gdyż w jego rozumieniu, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, organ zarządzający ruchem rozpatruje projekty organizacji ruchu oraz wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu, w związku z czym zatwierdzeniu powinny podlegać wyłącznie projekty zmian. Opisy liniowe były natomiast aktualizowane w bazie danych komputerowych, co według Dyrektor DI jest praktyczniejsze i daje możliwość nanoszenia zmian. Wskazała także na problemy techniczne związane z wykonaniem projektów organizacji ruchu dla każdej z dróg, w tym między innymi bardzo dużymi kosztami sporządzania aktualnych map w określonej w rozporządzeniu skali oraz obszernością map i projektów.

(akta kontroli str. 105, 108-113, 134-135, 1103)

NIK wskazuje, że przepis art. 10 ust. 10b Prawa o ruchu drogowym wszedł w życie 21 września 2022 r., przy czym - jak wskazano w uzasadnieniu do projektu ustawy<sup>57</sup> : „dodanie ust. 10b miało na celu ugruntowanie na poziomie ustawy warunku bezwzględnego dopuszczenia ruchu na drodze wyłącznie na podstawie

<sup>53</sup> DW nr: 185, 313, 449 i 450.

<sup>54</sup> DW nr: 185, 313, 449 i 450.

<sup>55</sup> DW nr: 449, 450, 266, 269, 473, 471 i 478.:

<sup>56</sup> Dalej: SWW.

<sup>57</sup> Uzasadnienie dostępne pod adresem: [www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/druk.xsp?nr=2398](http://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/druk.xsp?nr=2398)

zatwierdzonej organizacji ruchu”, co powinno stanowić przyczynę dążenia organów zarządzających ruchem do podejmowania działań w tym kierunku. Na podkreślenie zasługuje, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego, tylko legalne ustawienie znaku może skutkować odpowiedzialnością za wykroczenie<sup>58</sup>.

#### OCENA CZĄSTKOWA

W kontrolowanym okresie Marszałek z zadań przypisanych organowi zarządzającemu ruchem realizował tylko jedno, tj. zatwierdzanie organizacji ruchu na podstawie złożonych projektów organizacji ruchu, natomiast realizację pozostałych zadań Sejmik Województwa Wielkopolskiego przekazał do WZDW. Przyjęte rozwiązanie organizacyjne jest sprzeczne z przepisami art. 10 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym stanowiącym, że kompetencje w zakresie zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich przysługują bezpośrednio i wyłącznie Marszałkowi. Marszałek określił sieć dróg wojewódzkich, dla których był organem zarządzającym ruchem, jednakże nie zapewnił on objęcia całości sieci drogowej zatwierdzoną organizacją ruchu, co stało w sprzeczności z art. 10 ust. 10b pkt 2 prawa o ruchu drogowym, stanowiącym, że ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu. Zatwierdzone projekty stałej organizacji ruchu posiadało 73% sieci drogowej. Wpływające do zatwierdzenia projekty organizacji ruchu Marszałek zatwierdzał bez zbędnej zwłoki. Sprawując nadzór nad WZDW nie zapewnił on jednak w pełni prawidłowego wykonywania zadań organu zarządzającego ruchem, gdyż stwierdzono przypadki braków i błędnych danych w ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, a także przypadki niewłaściwego dokumentowania przeprowadzonych kontroli określonych w § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

## 2. Prawidłowość zatwierdzonych i wprowadzonych organizacji ruchu.

Opis stanu faktycznego

2.1. Oględziny 10 odcinków dróg wojewódzkich<sup>59</sup>, dla których organem zarządzającym ruchem był Marszałek oraz 11 skrzyżowań (w tym pięciu rond) na tych drogach, obejmowały odcinki o łącznej długości 10,440 km, które posiadały zatwierdzone organizacje ruchu i które charakteryzowały się największym natężeniem ruchu, zwiększoną wypadkowością oraz kolizyjnością.

Stwierdzono, że lokalizacja oznakowania była zgodna z zatwierdzonymi organizacjami ruchu, za wyjątkiem:

- trzech znaków<sup>60</sup>, które znajdowały się w terenie, a nie były ujęte w SOR,
- trzech znaków<sup>61</sup>, których nie było w terenie, a zostały zatwierdzone w SOR,
- trzech słupków przeszkodowych<sup>62</sup>, które były innego typu od zatwierdzonych w SOR<sup>63</sup>,
- jednego znaku<sup>64</sup> nieaktualnego zgodnie z SOR,
- czterech znaków<sup>65</sup> zlokalizowanych odmiennie od warunków określonych w zatwierdzonej organizacji ruchu dla danego odcinka drogi,
- dwóch lokalizacji<sup>66</sup>, kiedy była zmieniona kolejność znaków w terenie w stosunku do SOR,

<sup>58</sup> Porównaj wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 czerwca 2013 r. sygn. IVK 140/13; treść dostępna pod adresem: [www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/iv\\_kk\\_140-13.pdf](http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/iv_kk_140-13.pdf)

<sup>59</sup> DW 307 KM od 6+600 do 7+600 (za Poznaniem ul. Bukowska), 2 x DW 184: KM od 38+000 do 39+100 (Napachanie) oraz KM od 34+100 do 35+600 (Mrowino), DW 194 KM od 46+270 do 46+590 (Gniezno), 2 x DW 196: KM od 18+650 do 19+700 (Poznań-Karolin) oraz KM od 47+100 do 48+500 (Sława), DW 434 KM od 20+500 do 21+500 (Czmoń), DW 431 KM od 14+200 do 15+100 (Rogalin), DW 430 KM od 7+300 do 8+470 (Łęczycza) i DW 311 KM od 20+500 do 21+500 (Komorniki).

<sup>60</sup> DW 307: KM 6+720 – znaki A-7+C-12, KM 6+990 - znak B-36, KM 6+830 – znak E-6.

<sup>61</sup> DW 307: KM 6+771 - brak znaku D-6b, wjazd na rondo za Poznaniem od strony ul. Skórzewskiej – brak znaku B-33; DW 184: KM 35+300 - brak znaku C-9/U-5a.

<sup>62</sup> DW 307 - wjazd na rondo za Poznaniem od strony Przeźmierowa; DW 184: KM 34+110 oraz 35+270.

<sup>63</sup> Na DW 307 zastosowano U-5a zamiast U-6a, na DW 184 zastosowano U-6a zamiast U-5a.

<sup>64</sup> DW 194 KM 46+434 nie uaktualniono znaku E-2a.

<sup>65</sup> DW 434 - przy wjeździe do Czmonia w kierunku Śremu 2 komplety znaków A-30/T-18x znajdowały się na innym kilometrażu niż w SOR.

<sup>66</sup> DW 307 - wjazd na rondo za Poznaniem od strony Przeźmierowa – znaki A-8+B-33 zamieniono z F-10 oraz DW 431 KM 15+032 - znak E-2a zamieniono z A-6b+D-23+D-23a.

o czym jest mowa w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

W trakcie oględzin nie stwierdzono, aby zmiana lokalizacji ww. znaków oraz umiejscowienie nowych znaków w pasie drogowym negatywnie wpływała na ich czytelność i postrzeganie przez użytkowników drogi. Znaki usytuowane na długościach ww. odcinków dróg nie były zabrudzone ani wypłowiałe, a stan techniczny oznakowania poziomego i pionowego był prawidłowy (m. in. stabilizacja, czytelność), za wyjątkiem trzech przypadków, kiedy stan techniczny znaków odbiegał od właściwego – na DW 307<sup>67</sup> stwierdzono ubytki w oznakowaniu poziomym, na DW 184<sup>68</sup> wyblakłe oznakowanie poziome, a na DW 196<sup>69</sup> przekrzywiony komplet znaków C-9/U-6a.

Dyrektor DI wyjaśniła, że oznakowanie poziome odmalowywane jest po okresie zimowym w II i III kwartale roku, po rozstrzygnięciu przetargu na wykonanie oznakowania poziomego i będzie wówczas wykonane na DW 307, a wyblakłe oznakowanie na DW 184 zostanie odnowione w ramach wykonywania zadania związanego z malowaniem oznakowania poziomego na drogach wojewódzkich w okresie wiosennym. Ponadto Dyrektor poinformowała, że przekrzywione znaki C-9/U-6a zostały naprawione po oględzinach, 29 marca 2024 r.

(akta kontroli str. 1169-1175, 1178-1216)

Ponadto w dwóch przypadkach na DW 184 znaki A-29 („sygnały świetlne”) umieszczone były w odległości powyżej 100 m od sygnalizacji świetlnej, a zgodnie z § 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, znaki ostrzegawcze powinny być umieszczone w odległości do 100 m od miejsca niebezpiecznego (w jednym przypadku<sup>70</sup> SOR przewidywał przeniesienie znaku na odległość max 100 m, a w drugim<sup>71</sup> na odległość 50 m).

Dyrektor DI wyjaśniła, że w pierwszym przypadku brak jest możliwości terenowych przeniesienia znaku, gdyż występuje kolizja ze zjazdem i przejściem dla pieszych, a w drugim przypadku zapewniła, że znak zostanie przestawiony do końca kwietnia 2024 r. i dodała, że znak znajduje się na drodze podporządkowanej nie będącej w zarządzie WZDW. NIK wskazuje, że zgodnie z § 6 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, organizację ruchu na skrzyżowaniu dróg o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii, a zgodnie z § 8 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia, w przypadku wymienionym powyżej, organ zarządzający ruchem określa znaki drogowe, urządzenia sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczane na skrzyżowaniu i utrzymywane przez zarząd drogi właściwy dla drogi wyższej kategorii.

Na DW 184<sup>72</sup> brakowało tabliczki T-1 „STOP 90m” przewidzianej w zatwierdzonej organizacji ruchu, gdyż jak wyjaśniła Dyrektor DI, została ona skradziona i fakt ten został odnotowany w dzienniku z objazdu dróg 28 lutego 2024 r. Dyrektor zapewniła, że tabliczka zostanie uzupełniona po rozstrzygnięciu przetargu na zakup i dostawę znaków pionowych w roku bieżącym.

(akta kontroli str. 1183-1184, 1171-1173)

Ponadto na DW 196<sup>73</sup> znaki C9/U-6a były nieaktywne, mimo, że zgodnie z SOR powinny być aktywne. Dyrektor wyjaśniła, że inwestycja ta była realizowana przez Poznańskie Inwestycje Miejskie<sup>74</sup>, a odcinek tej drogi znajduje się w okresie trwałości projektu i utrzymywany jest przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu<sup>75</sup>. Dyrektor dodała, że w dniu odbioru znaki były aktywne. W trakcie kontroli NIK WZDW zwrócił się do ZDM o przywrócenie aktywnych znaków.

(akta kontroli str. 1189-1190, 1171-1173)

<sup>67</sup> KM od 6+600 do 7+600.

<sup>68</sup> KM 35+340, na skrzyżowaniu z ul. Towarową..

<sup>69</sup> KM 47+630.

<sup>70</sup> Mrowino – wjazd na skrzyżowanie od ul. Szkolnej.

<sup>71</sup> Mrowino – wjazd na skrzyżowanie od ul. Tarnowskiej.

<sup>72</sup> Mrowino - wjazd na skrzyżowanie od ul. Szkolnej - brakuje tabliczki T-1 „STOP 90 m”.

<sup>73</sup> KM 19+552.

<sup>74</sup> Spółka powołana przez Miasto Poznań.

<sup>75</sup> Dalej: ZDM.



Stwierdzono również, że na DW 311<sup>76</sup> były nieaktywne znaki C-9/5c, mimo, że zgodnie z SOR powinny być one aktywne, natomiast przy zjazdach ze skrzyżowania<sup>77</sup> znajdowały się znaki C-9/U-6a, a zgodnie z SOR powinny znajdować się C-9/U5a. Dyrektor DI wyjaśniła, że DW 311 została przekazana Marszałkowi przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad i w momencie przekazania istniał już na drodze taki zestaw znaków. Poza tym znaki C-9/5c są prawidłowe, ale nieaktywne, co nie wpływa na ich znaczenie uzupełniające.

(akta kontroli str. 1193-1194, 1171-1173)

Oględziny wykazały również, że na DW 184 nie była zachowana minimalna odległość pomiędzy znakami D-6, C-16/13 i E-17a<sup>78</sup>, która zgodnie z punktem 1.5.2 Załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach<sup>79</sup>, powinna wynosić na tym obszarze min. 10 m. Ponadto znak D1/F10<sup>80</sup> znajdował się w odległości powyżej 50 m od skrzyżowania, mimo że zgodnie z punktem 5.2.1.3 Załącznika nr 1 do ww. Rozporządzenia, znaki D-1 („droga z pierwszeństwem”) umieszcza się w odległości do 50 m od skrzyżowania.

Dyrektor wyjaśniła, że w pierwszym przypadku nie jest zachowana minimalna odległość między znakami, ponieważ warunki terenowe i duża ilość znaków niezbędnych na tym odcinku drogi nie pozwalają na zachowanie wymaganej odległości między znakami, a w drugim przypadku nie dochowano wymaganej odległości z uwagi na warunki terenowe, ale znaki stoją możliwie najbliżej skrzyżowania i jednocześnie są spójne z oznakowaniem poziomym.

(akta kontroli str. 1183-1188, 1171-1173)

2.2. Na drogach poddanych oględzinom oznakowanie poziome i pionowe było czytelne. Znaki pionowe były umieszczone w widocznych miejscach, nie były zabrudzone ani wyblakłe oraz nie były przysłonięte przez przydrożną zieleń oraz reklamy. Na drogach nie wystąpiły przypadki zagęszczenia znaków, które powodowałyby brak możliwości prawidłowego ich odczytania przez kierowców i zastosowania się do ich treści. Nie stwierdzono także oznakowania dezinformującego kierowców, wykluczającego się nawzajem, negatywnie wpływającego na bezpieczeństwo użytkowników dróg oraz nadmiarowego, które może potencjalnie dekoncentrować kierowców.

(akta kontroli str. 1178-1216)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

W wyniku przeprowadzonych oględzin stwierdzono rozbieżność pomiędzy usytuowaniem znaków drogowych w terenie a ich ujęciem w zatwierdzonych organizacjach ruchu, w tym:

- umiejscowienie trzech znaków na DW 307 nieujętych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu, tj. znaków: A-7+C-12 (KM 6+720), B-36 (KM 6+990), E-6 (KM 6+830).

Dyrektor DI wyjaśniła, że w przypadku A-7+C-12, z uwagi na zaobserwowanie przesłaniania tych samych znaków po prawej stronie przez samochody ciężarowe, ustawiono niezwłocznie drugi komplet znaków na wyspie dzielącej; w przypadku znaku B-36, z uwagi na częste odnotowywanie nieprawidłowego zachowania kierowców poprzez traktowanie jezdni dodatkowej do zjazdów, jako pasa postojowego, doraźnie ustawiono znak B-36; natomiast w przypadku znaku E-6 - został on dostawiony w związku z mistrzostwami EURO. Dyrektor zapewniła, że projekty SOR zostaną uaktualnione w powyższych zakresach.

<sup>76</sup> KM 20+700.

<sup>77</sup> Skrzyżowanie ulic Pocztowa i Zakładowa.

<sup>78</sup> KM 34+110.

<sup>79</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, dalej: Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla znaków.

<sup>80</sup> KM 34+170

(akta kontroli str. 1178-1182, 1171-1173)

- nieumiejscowienie w terenie trzech znaków, które zostały ujęte w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu, tj. na DW 307 (KM 6+771) – brak znaku D-6b, na DW 307 na wjeździe na rondo za Poznaniem od strony ul. Skórzewskiej - brak znaku B-33 oraz na DW 184 (KM 35+300) - brak znaku C-9/U-5a.

Dyrektor poinformowała, że znak D-6b zostanie niezwłocznie uzupełniony do 18 kwietnia 2024 r., w przypadku braku znaku C-9/U-5a – na etapie budowy zmieniono geometrię wyspy, lecz nie wprowadzono zmian do SOR, co zostanie uaktualnione, natomiast znak B-33 zostanie uzupełniony po rozstrzygnięciu przetargu na zakup i dostawę znaków pionowych w roku bieżącym. Dyrektor dodała, że sytuacja ze znakiem B-33 dotyczy wlotu na drodze podporządkowanej nie będącej w zarządzie WZDW.

(akta kontroli str. 1178-1182, 1183-1188, 1171-1173)

- zlokalizowanie 10 znaków w sposób odmienny od przyjętego w zatwierdzonych organizacjach ruchu dla danych odcinków dróg, w tym:

- trzy słupki przeszkodowe były inne niż w zatwierdzonych SOR – na DW 307 przy wjeździe na rondo za Poznaniem od strony Przeźmierowa zastosowano U-5 zamiast U-6a, a na DW 184 (KM 34+110 i 35+270) zastosowano U-6a zamiast U-5a.

Dyrektor wyjaśniła, że na DW 307 zastosowano słupek przeszkodowy U-5 zamiast tablicy kierującej U-6a przewidzianej w SOR, ponieważ tablica U-6a mogła zasłaniać pieszego na przejściu, wobec czego doraźnie wymieniono ją na pylon U-5, natomiast na DW 184, z uwagi na częste uszkodzenia pylonów na wyspach, wymieniono je dostępnymi na magazynie znakami U-6a. Dyrektor poinformowała, że projekty SOR zostaną uaktualnione w zakresie stosowania powyższych znaków.

- cztery znaki - dwa komplety znaków A-30/T-18x znajdowały na DW 434 (KM 20+450) na innym kilometrażu niż przewidywał SOR.

Dyrektor wyjaśniła, że znaki te znajdują się ok. 200 m przed wyspą dzielącą i jest to odległość prawidłowa zgodna z Rozporządzeniem w sprawie znaków i sygnałów drogowych, natomiast projekt SOR zostanie uaktualniony w tym zakresie.

- jeden znak E-2a na DW 194 (KM 46+434) nie był uaktualniony zgodnie z SOR.

Dyrektor wyjaśniła, że znak E-15a był zaklejony folią odblaskową, która odpadła lub została zerwana. Ponadto znak był przewidziany do wymiany na nowy i zostanie wymieniony po rozstrzygnięciu przetargu na zakup i dostawę znaków pionowych w roku bieżącym.

- w dwóch przypadkach była zmieniona kolejność znaków w terenie w stosunku do zatwierdzonych organizacji ruchu – na DW 307 przy wjeździe na rondo za Poznaniem od strony Przeźmierowa znaki A-8+B-33 zamieniono z F-10, a na DW 431 (KM 15+032) - znak E-2a zamieniono z A-6b+D-23+D-23a.

Dyrektor poinformowała, że w pierwszym przypadku znaki zostały przestawione zgodnie z SOR, a w drugim przypadku zmiana kolejności znaków spowodowana była widocznością i umiejscowieniem znaku E-2 przed pozostałymi znakami (A-6b+D-23+D-23a) spowodowałoby ich zasłonięcie. Znaki zostały przestawione w trakcie wprowadzania SOR podczas przebudowy drogi i Dyrektor zapewniła, że projekt SOR zostanie uaktualniony w tym zakresie.

(akta kontroli 1171-1194)

NIK wskazuje, że zgodnie z § 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu jest zatwierdzenie takiej organizacji przez organ zarządzający ruchem, w związku z czym każde odstępstwo od warunków

określonych w aktualnej, zatwierdzonej stałej organizacji ruchu powinno być poprzedzone zatwierdzeniem nowej organizacji lub zatwierdzeniem zmiany dotychczasowej organizacji.

#### OCENA CZĄSTKOWA

Faktyczna organizacja ruchu na pięciu z 10 poddanych oględzinom odcinków była zgodna z zatwierdzonymi i wprowadzonymi projektami organizacjami ruchu oraz przepisami prawa o ruchu drogowym i rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Na pozostałych pięciu odcinkach stwierdzono nieprawidłowości polegające na zlokalizowaniu znaków w terenie nieprzewidzianych w SOR, nieumieszczeniu znaków przewidzianych w SOR, bądź odstępstwach w lokalizacji znaków w stosunku do warunków określonych w zatwierdzonych organizacjach ruchu. Stwierdzono także przypadek niewłaściwego stanu technicznego znaku, który w trakcie kontroli NIK został naprawiony. Nie stwierdzono przypadków, w których organizacja ruchu była nieczytelna bądź wymagała nadmiernego skupienia uwagi kierowcy w celu jej odczytania.

### IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK wnosi o:

#### Wnioski

1. podjęcie działań zmierzających do przyjęcia rozwiązania organizacyjnego, w którym Marszałek, jako organ zarządzający ruchem na drogach wojewódzkich realizuje wszystkie zadania tego organu, zapewniając w pełni ich prawidłowe wykonanie,
2. podjęcie działań zmierzających do pokrycia zatwierdzonymi organizacjami ruchu całej sieci drogowej, dla której Marszałek jest organem zarządzającym ruchem,
3. podjęcie działań w celu dostosowania zgodności pomiędzy zatwierdzonymi organizacjami ruchu, a umiejscowieniem znaków drogowych w terenie, na odcinkach dróg poddanych oględzinom NIK.

#### Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

### V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

#### Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK, kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Poznaniu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

#### Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Poznań, 27 maja 2024 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Poznaniu

Kontrolerzy

Ewa Czyżewska  
starszy inspektor kontroli państwowej

/podpisano elektronicznie/

Renata Robińska  
doradca techniczny

/podpisano elektronicznie/

Tomasz Otworowski  
specjalista kontroli państwowej

/podpisano elektronicznie/

Dyrektor

z up. Artur Pięgas  
p.o. wicedyrektor

/podpisano elektronicznie/